

UUS
FORD
V-8 SILINDRILINE

UUS FORD V-8 SILINDRILINE

Uus Ford V-8 silindriline auto on täiesti uus autotüüp, mis Ford-tehaste viimase saavutisena on ehitatud nüüdisaja uusi nôudeid rahuldama. Ta omab kôik need eriväärtused ja hüved, milliseid ennem polnud vôimalik kunagi leida odavahinnaliste autode juures.

Sellesse uude Fordi on ühendatud kôik vôimalikud mugavust, ilu ja sôiduvôimet taotlevad omadused. Sôidukil on 8 silindriline, 65 hobusejôuline, V-tüüpi mootor, suured ja ruumikad kered, sünkroniseeritud käigukast ja hääletu teine käik.

Ostuhind ja sôidukulud on odavad.

Juba esimesest pilgust veendute, et see on täiesti uus auto. Libistades silmi uuelaadsest jahutajast kuni sôiduki lôpposasse asetatud bensiini-anumani rôômustavad teie silma madalad, kooskôlalised äärjooned ja nôtke, kaunis kujuvorm, milles peegeldub sitke jôud ja libisev sôidukergus.

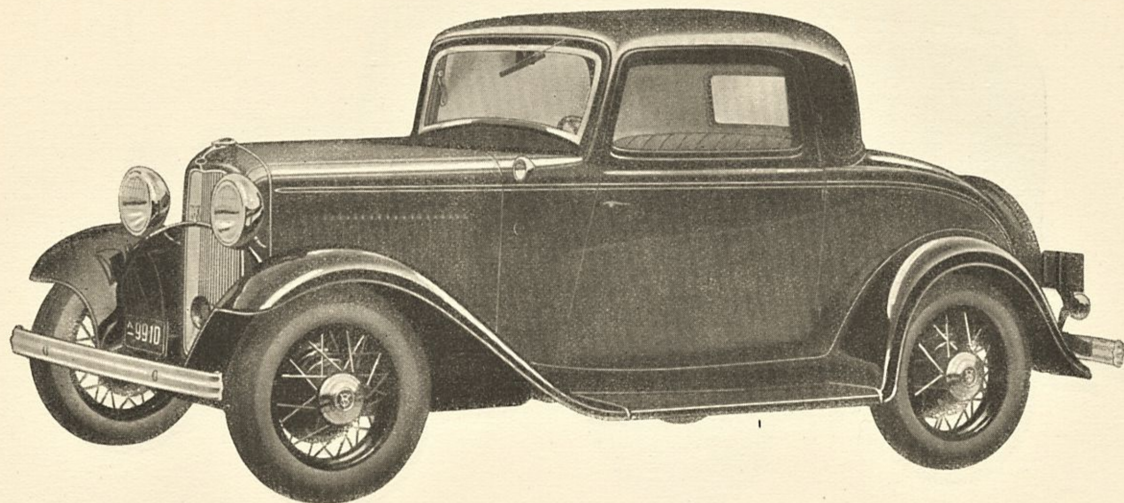
Need uued välisjooned ei tähenda aga ainult ilu, vaid suurendavad ühtlasi auto sôiduvôimeid. Längus tuuleklaas, madal katus ja kaarduvad jooned vähendavad ôhu vastupanu ja soodustavad kiirust ning pôletisaine kokkuhoidu.

Kui sôidate selle uue autoga, siis märkate, et see tähendab sootuks uut môôdupuud praeguses autoharrastuses. Mugavus on eriti silmatorkav. Sôiduk liigub igal käigul pehmelt ja kergelt. Märkate kui välk-kiire on ta süttivus ja kui kergesti ta saavutab maksimaalse kiiruse, kui otstarbekalt on rühmitatud juhtimisseadeldised ja kui hôlpsalt sünnib käiguvahetus, pidurdus ning seisma-panek.

Teil on valida 14 ilusat keretüüpi, millest môned on pildistatud ja lähemalt kirjeldatud järgnevail lehekülgedel. Kuid ükski pilt ei suuda täielikult esile manada auto välist ilu, samuti kui sônad ei ole vôimelised seletama täiemäärselt ta sôiduvôimeid. Teie peate sôidukit ise nägema, sôidukiga ise sôitma ja teda juhtima.

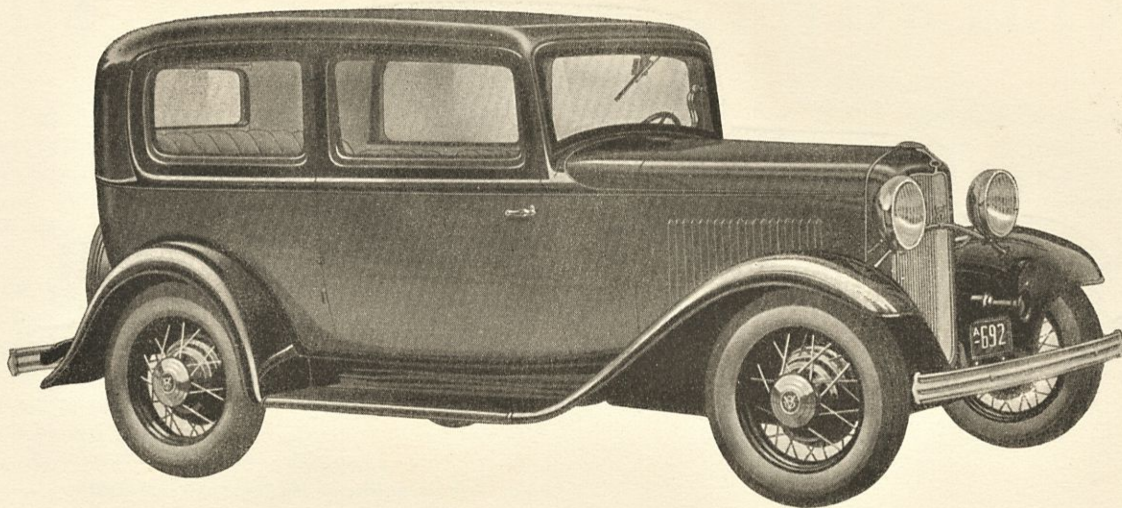
Parendatud 4-silindriline mootor.

Igaüht neist 14 keretüübist vôib soovi korral varustada parendatud neljasilindrilise mootoriga, kinnitatud kummikanduritele ja mis arendab 50 hobusejôudu. Rohkete paranduste ning täienduste kaudu rahuldab ta kôige suuremaidki nüüdisaegsele mootorile asetatud nôudeid.



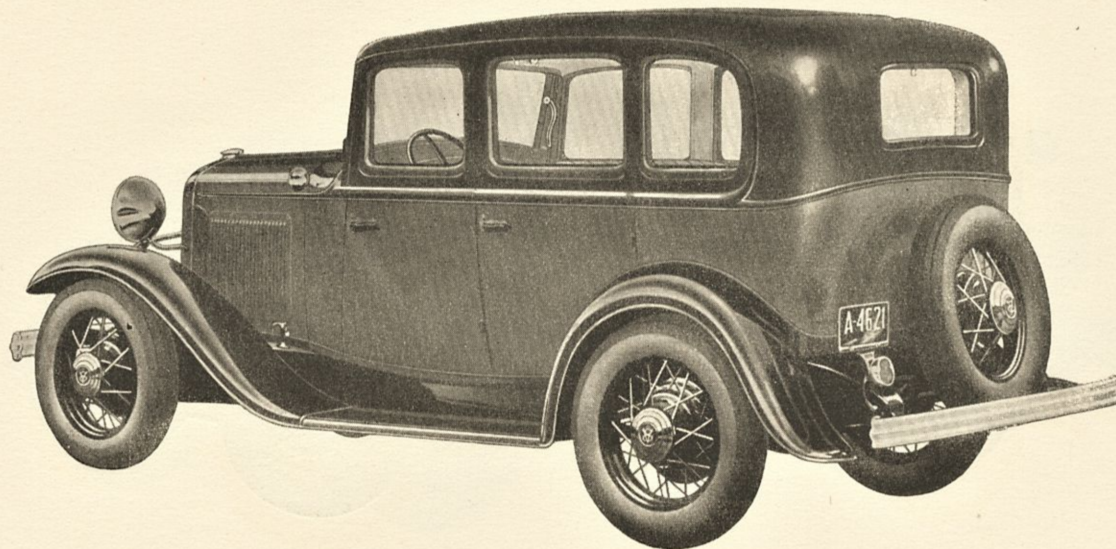
DE LUXE KUPEE — See uus 2-aknaga kupee on väiksemaski üksikasjas stiilne sôiduk. Instrumentlaua paremal pool asetseb sahtel. Erivarustuse hulka kuulub laelamp, tuhatoos ja sigarisüütaja. Igalpool on tarvitatud killunematut klaasi ja tagaakent vôib lasta alla.

KUPEE — See paljunôutud 2-istmeline tüüp jätab eriti meeldiva mulje. Tagaosas on rohkesti ruumi reisutarbeile. Iste on paigastnihutatav, nagu kôigis kinnisautodes. Vôib saada ka luksustüüpe veidi kôrgema hinnaga.



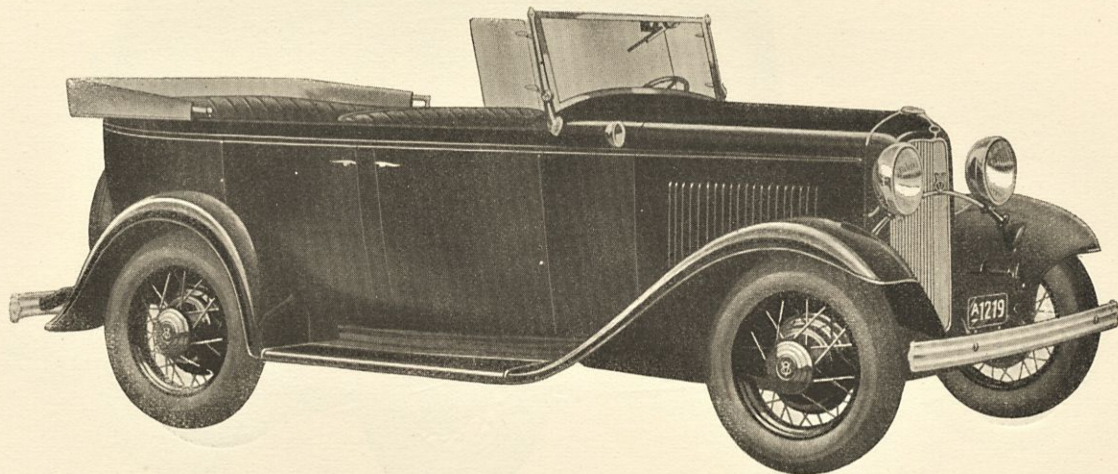
TUDOR SEDAN — See odav 5-istmeline Sedan on igalpool maailmas vastu võetud suure vaimustusega. Seda suurepärast perekonnasõidukit on võimalik kasutada igasugustel juhtumitel ja igasugusteks sõiduotstarbeiks. On võimalik saada ka luksustüüpe erivarustusega.

DE LUXE TUDOR SEDAN — See suure poolehoiu võitnud kaheuksega sõiduk on maitsekalt ja luksuslikult sisustatud. Kokkupandavad ede-istmed võimaldavad hõlpsa sissepääsu ruumikasse sõidukisse. On valida kolm erisugust polstririiet.



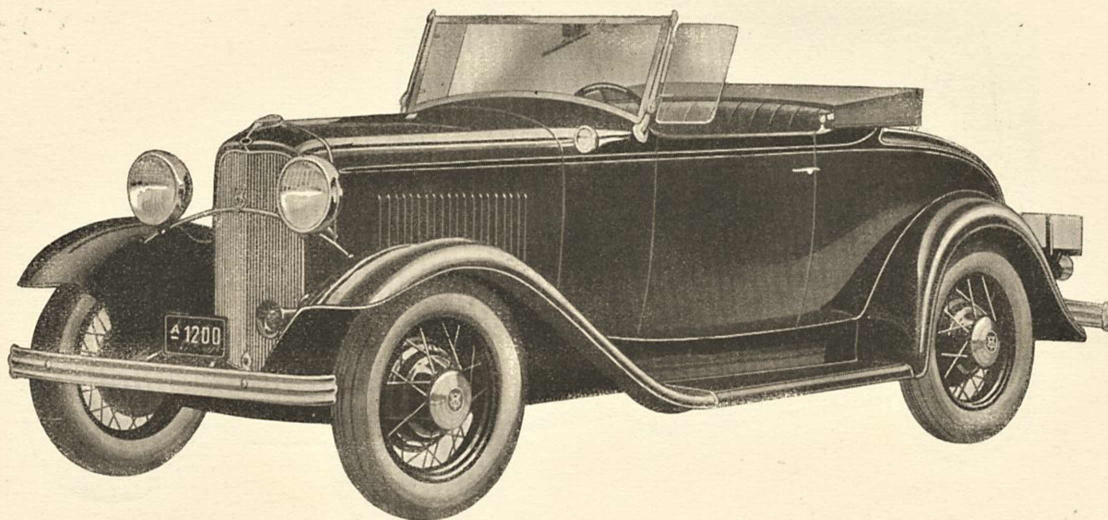
DE LUXE FORDOR SEDAN — on oma nime vääriline, tôeline luksussôiduk. Paljud eriomadused teevad ta nägusaks ja kauniks. Varustuse hulka kuuluvad: lae- ja külglambid, tuhatoosid ja käsitoed.

FORDOR SEDAN — Laiadest ustest mugav sissepääs nii ede- kui tagaistmele, nagu ülalpildistatud luksustüübilgi. V-8 mootorile ja parendatud 4-silind. mootorile antud väikene mahutusruum, vôimaldab suuremat ruumikust sôiduki kerele. Ede-istet on vôimalik hôlpsalt seada nôuetavasse asendisse.



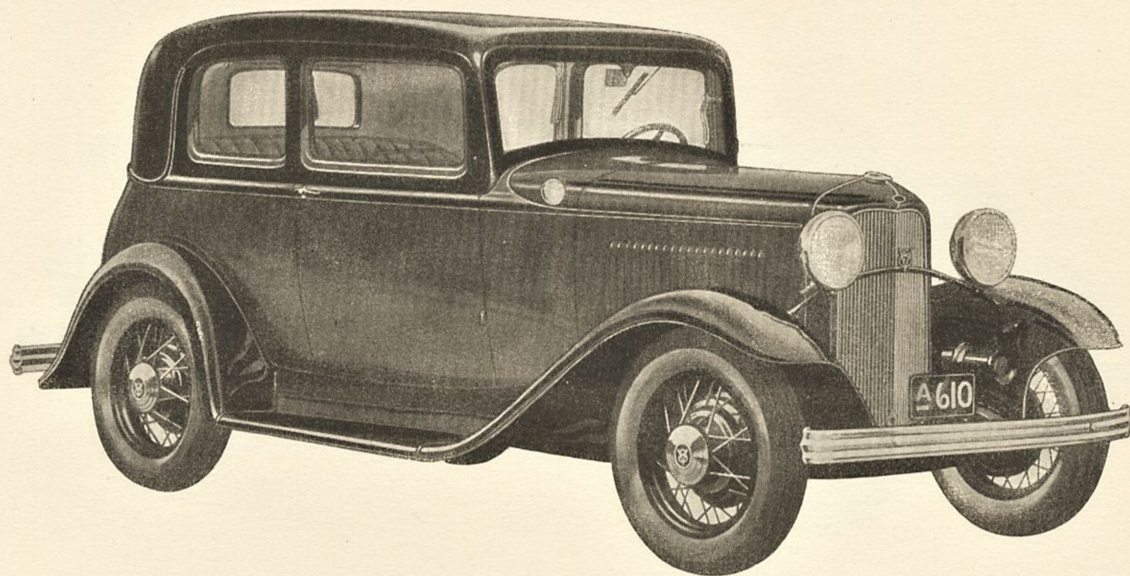
DE LUXE PHAETON — Ruumikas, mônus sôiduk, mis pakub viiele matkajale autosôidu rôômu. Istmed on kaetud ehtsa pruuni nahaga. Külglambid ja killunematu tuuleklaas ning tuuleklaasi körvalhaarded kuuluvad tavalise varustuse hulka.

PHAETON — Odavahinnaline auto, mis ühendab lôbu ja kasulikkuse erakordsel määral. Tagaistme ees avar pôrandaruum. Igas suhtes praktiline sôiduk. Vastupidav katus ja külgosad hôlpsalt asetatavad.

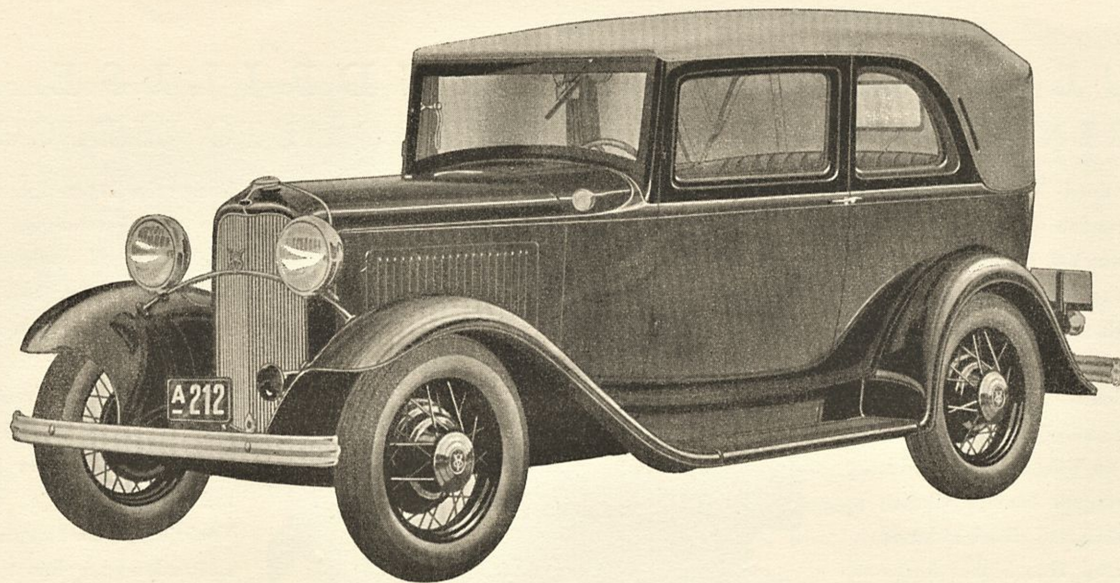


DE LUXE ROADSTER — Paljud väärikad eriosad lisandavad selle elegantse ja huvipärase sôiduki erilaadsust. Edeistme polsterdus on ehtsast nahast. Tuuleklaas ning tuuleklaasi kôrvalhaarded ja katuse tagaaken on killunematust klaasist. Tagavara-iste kuulub tavalise varustise hulka.

ROADSTER — Selle sportauto nägus välimus äratab igaühes vahetumat ihastust. Noore rahva lemmiksôiduk. Ruumika kraamisäilitise asemele vôib väikese lisamaksu eest asetada mugav lisaiste. On saadaval luksustüübina pisut kôrgema hinna eest.



VICTORIA — See on eriline luksustüüp, mille katuse ja tagaosa elegantsed äärjooned annavad haruldaselt stiilse välimuse. Sisustus on peenelt viimistletud. Laevalgustus, käsitoed ja vastupidavad vaibad lisandavad sisustuse luksuslikkust.. Tuuleklaas on killunematust klaasist. Ede-istmed kokkupandavad. Ideaalne perekonna-sôiduk.



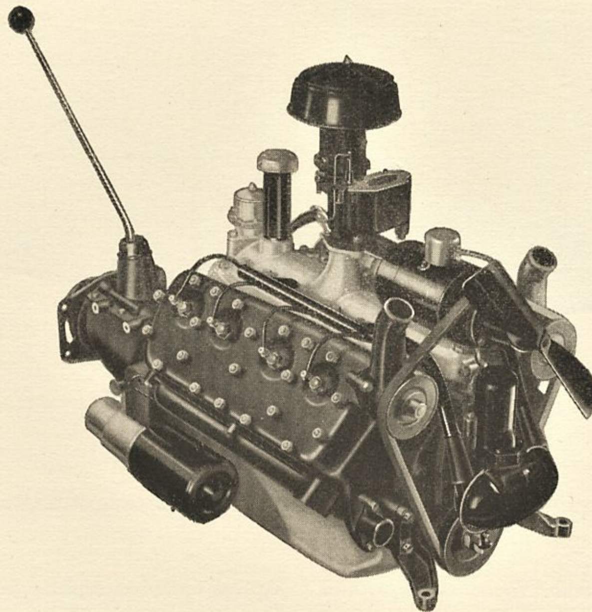
CONVERTIBLE SEDAN — pakub viiele reisijale kôik nii lahtise kui kinnisauto hüved. Tuuleklaas on killunematust klaasist ja katust saab hôlpsasti asetada oma kohale ning lasta alla. Laiad uksed ja nihutatavad edeistmed teevad sissepääsu ja väljamineku hôlpsaks. Polsterdatud kas ehtsa pruuni nahaga vôi Bedford-kaetisega. Tagaistme käsitugi ja külglambid kuuluvad tavalise varustise hulka.

UUE FORD V-8 SILINDRILISE JA PARENDATUD 4-SILINDRILISE FORD-AUTO ÜLDJOONI.

Uus Ford V-8 silindriline auto arendab 65 hobusejôudu. Nüüd on V-8 mootor esimest korda saadaval odavamate autode klassis. V-8 üks tähtsamaist tunnusmärkidest on ta tasane käik.

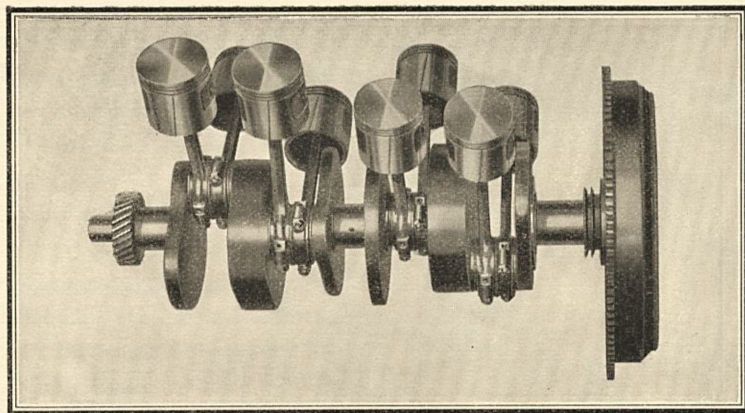
Nagu kôigi Ford-mootorite juures, on V-8:gi rakendus lihtne ja välimus hoolega viimistletud. Môlemad silindrirühmad on valatud ühte blokki karteriga, mis tagab vastupidava ehituse ja vastavate osade püsimise ôiges suhtes teineteisele.

Kôik kepsud on ühesugused. Vastastikuste silindrite kepsud on asetatud kôrvuti samale väntvôlli laagrile. Uuetüübiline vaba kepsu laagri puks, mis on nii seest- kui väljastpoolt kaetud valgmetalliga, jagab vastastikuste kolvide tôuked ühetasaselt üle kogu laagri pinna.



Ford V-8 silindriline 65 hobusejôuline mootor.

Mootoris on kaks vesipumpa, üks kummagi silindrirühma jaoks. Tuuletaja on kinnitatud dünamo telje etteotsa. Voolujagaja on asetatud mootori edeosasse, kus teda käitab kühmvôll, ilma ühegi vaherattata. Täieliselt automaatsesse voolujagajasse kuulub automaatne süüteseadeldis, mis määrab ôige süütehetke käima pannes ja sôidu juures igasuguse kiirusega.



Ford V-8 silindrilise lühikene ja tugev väntvôll.

Teie hämmastute, kui hääletult mootor käib. Hääle sumbutaja on suur ning tôhus ja gaasistaja on samuti varustatud sumbutajaga.

Pehme ja tasase käigu saavutamiseks on mootor kinnitatud kolmele kandurile, kusjuures kôigis kinnituskohtades on tarvitatud kummieraldajaid. Kummi on tarvitatud ka kere ja telgede vahelistes ühendustes.

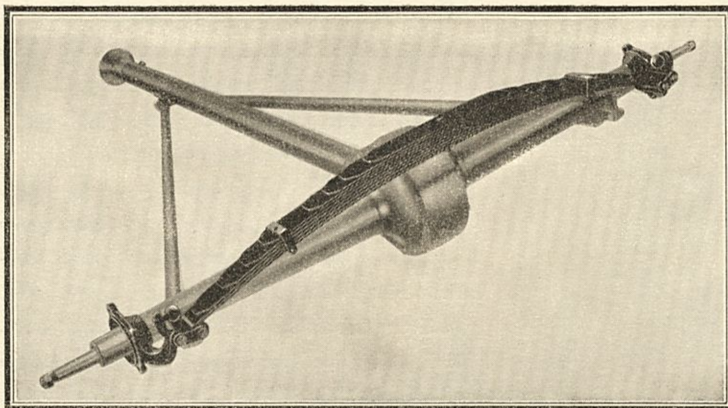
Vedrupandlad ja tôuketasandajate ühenduslülid sisaldavad kôik kummi eraldajaid. Kere on samuti eraldatud raamist iga kerepoldi alla asetatud kummiplaadi abil.

* * *

Esimene sôiduretk uues Ford-autos näitab Teile, kui nauditav, mugav ja kindel vôib autosôit tôeliselt olla.

Väikene kaal vôimaldab suurt sôidumugavust. Fordi pôikvedrud vähendavad tunduvalt sôiduki vedrutamata kaalu, kuna ka vedrud ise kuuluvad vedrutatud raskuse hulka. Tagavedru on laiem, paenduvam ja pehmem ning vôtab osa oma terve pikkusega tôugete tasandamisest. Vedru on kinnitatud teras pandlatega tagasilla taha, nii et keret on vôidud kinnitada madalamale ja sellega alandada raskuspunkti.

Sôidumugavust suurendavad ka neli uuetüübilist, kahelepoole môjutava iseseadva Houdaille-tôuketasandajat. Tôuketasandajate termostaatiline ja automaatne ventiil soojuse vahetuse ja äkiste tôugete ärahoidmiseks tagab äärmiselt



Uuelaadne tagavedru, mis on kinnitatud tagasilla taha.

pehme ja mugava sôidu, hoolimata teeoludest ja soojuse vahetusest.

Teie kindlasti vaimustute Ford-autode hôlpsa ja mugava juhtimise ning valduse üle. Kôigis kinnisautodes on vôimalik juhi-istet seada juhile sobivasse asendisse. Kôik juhtimisvahendid on juhile hôlpsalt kättesaadavad. Vahetuskäigud on sünkroniseeritud, nii et vôite üle minna teisest kolmandasse käiku ja vastupidi kiiresti ja hääletult ükskôik missuguse kiiruse juures. Teise käigu spiraal hammasrattad on vaiksed ja liiguvad hääletult, mis lisandab suuresti sôidumugavust.

Juhtimisseadeldisesse asetatud lukk lukustab nii juhiratta kui süüte.

Killunematut klaasi on tarvitatud standardvarustisena kôigi tuuleklaaside juures.

Fordi teraskodaratega rattad on väikesed, läbimôôdult ainult 18 tolli. Lühikesed teraskodarad on joodetud keskôônsusega pöide ja rattarummu, moodustades eranditult tugeva terviku. Rummu kapslid on suured ja hôlpsalt äravôetavad. Need lisandavad sôiduki välismuslikku ilu ja katavad ratta kinnitusmutrid.

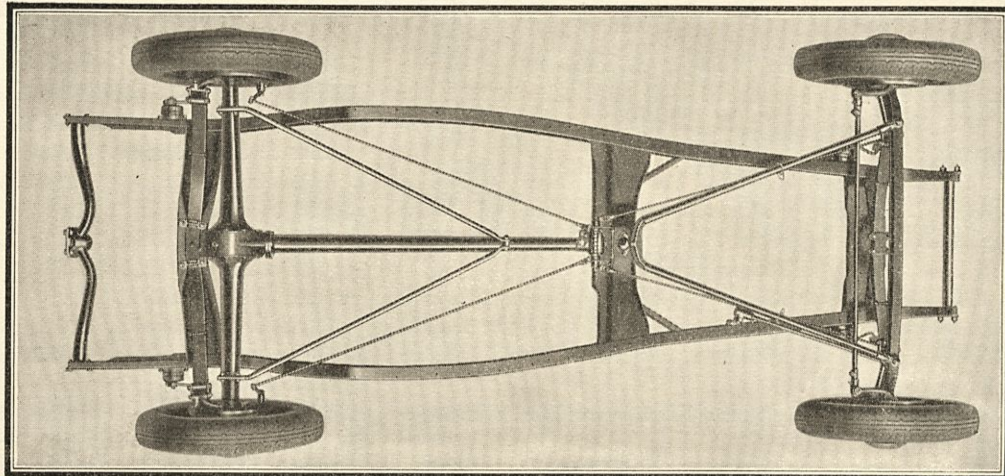
Bensiini-anum on asetatud sôiduki tagaossa. Lihtne bensiini môôtja märgib täpsalt aine mahtu.

Masinas on rohkesti tarvitatud kuul- ja rull-laagreid, ebatasasuse ja kulumise vähendamiseks.

Raam on valmistatud nii, et kere ja astmelauad on kinnitatud otseselt raami külge, nii et külghaarded on osutunud tarbetuks. Raamil on viis pôiktuge.

Roostetamatut terast, mis hoiab alal läike igasugustes olusuhteis, on tarvitatud lampides ja paljudes muis metall osades.

Kôigi Ford-autode kered on kaetud pürokseliinlakiga. Välispind on peenelt läigistatud, mis lisandab suuresti sôiduki kestvat ilu.



Shassii altpoolt vaadatuna. Pildil on selgesti näha raami painutatud kuju, mis vastab kere äärjoontele.

FORD V-8 SILINDRILISE AUTO ERITLUS.

Mootor: 8-silindriline, V-tüüpi, silindrid 90° nurga all. Silindrite maht 221 kuubiktolli (3.62 ltr.). Silindri läbimôôt 3 1/16″. Kolvi käik 3 3/4″; 65 pidurjôudu 3,400 tiiru juures minutis.

Väntvôll: Eriliselt karastatud süsimangaanteras, treitud ja lihvitud; staatiliselt ja dünaamiliselt tasakaalustatud. Kolm pealaagrit, kôigi läbimööt 2″. Laagrite pikkus: esimene 1 3/4″, keskmine 1 11/16″ ja tagumine 2 1/4″.

Kühmvôll: Eriliselt karastatud süsimangaanteras. Kühmade kuju säärane, et klapid töötavad hääletult. Kolm laagrit, kôigi läbimôôt 1.8″. Pikkus: esimene 1 21/32″, keskmine 1 3/8″ ja tagumine 2″.

Klapid: Kroomnikkelteras. Klapi varre kand seenekujuline.

Kepsud: Kuumalt käitletud taotud teras I kujulise läbilôikega.

Kolvid: Kuumalt käitletud alumiiniumseos. Kaks kompressioonrôngast ja üks ôlikontrollrôngas.

Mootori ôlitus: Surveôlitus hammasratta pumbaga kôikidele väntvôlli ja kühmvôlli laagritele. Väntvôll on puuritud kepsu laagrite ôlitamiseks. Mootori muude osade ôlitamine sünnib paiskamise abil.

Gaasistaja — pôletisainesüsteem: Mootori peale on asetatud bensiini pump, mida käitab ebakeskne kühm kühmvôllil. Keset mootorit asub allatômbe (down draft) karburaator „hot-spot" eelsoendajaga. Ühendatud ôhupuhastaja ja imihääle sumbutaja. Bensiini anuma maht 50 liitrit.

Jahutus: Torujahutaja 4 realise torustikuga. Tuuletaja on neljatiivaline. Kaks tsentrifugaal vesipumpa, üks kummaski silindri kaanes. Maht 21 liitrit.

Süüde: Akkumulaator, katsa ja jagaja. Uuetüübilist voolujagajat käitab otseselt kühmvôll. Voolujagaja töötab täiesti automaatselt vaakumi abil.

Käigukast: Sünkroniseeritud liuglevat tüüpi. Teise käigu hammasrattad on pidevas kokkupuutes omavahel. Rataste hambad on lôigatud spiraalselt.

Sidur: Ühekettaline, vormitud asbestkude vooderdusega. Sidur ja käigukast moodustavad ühe terviku mootoriga.

Edetelg: Süsimangaanteras I-kujulise läbilôikega.

Tagatelg: 3/4″ koormamatu. Transmissioonvôlli- ja differentsiaal hammasrattad spiraalhammastega. Laagerdatud rulllaagritega. Vahendussuhe 4.33 : 1.

Pidurid: Mehaanilised neliratta-pidurid seest laienevate liistudega. Toimivad nii jalgpedali kui käsikangi abil. Kogu pidurdusepind 186 ruut-tolli (1,200 sm^2).

Juhtimisseadeldis: Pool-isetaanduv, tigu ja kolmenhambulise sektori tüüpi, isekontrollivate survelaagritega. Vahendussuhe 13 : 1.

Vedrud: Uued põik-kantilever vedrud nii ees kui taga. Tagavedru kinnitatud tagasilla taha.

Kummieraldajad: Kõik vedru pandlad ja tõuketasandajate lülid on eraldatud kummiga. Kummi eraldajad ede-V-toe kuulpesades. Mootor on kinnitatud kummikanduritele kolmes eripunktis.

Valgustus: Kahelambised edelaternad, millede valgusjoad suunduvad allapoole. Ühine taga- ja stoptuli. Instrumentlaud kaudselt valgustatud. Luksustüüpidel külglaternad.

Kummistus: Balloon 18 × 5.25″.
Telgedevahe: 106 tolli (2.69 m.)
Rattad: Ford teraskodaratega rattad.
Ratastevahe: 56 tolli (1.42 m.)
Pöörderaadius: 19 ½ jalga (5.85 m.)
Kõige väiksem kõrgus maast: 9 tolli (22.8 cm.)
Varustus: Kahelepoole mõjutavad iseseadvad Houdaille hüdraulilised tõuketasandajad, killunematu tuuleklaas, vaakum tuuleklaasipuhastaja, tagasivaatepeegel, surve-määrdepump, tööriistad, tagavararatas.

UUE 4-SIL. PARENDATUD A-TÜÜBI ERITLUS.

Mootor: 4-silindriline, L-kujuline, ühte rühma valatud. Silindri läbimõõt 3 ⅞″, kolvikäik 4 ¼″. Pidurjõude 50 2,800 tiiru juures minutis. Silindritemaht 200.5 kuubiktolli (3.29 ltr.)
Väntvõll: Eriliselt karastatud süsimangaanteras, staatiliselt ja dünaamiliselt tasakaalustatud. Kolm pealaagrit, kõigi läbimõõt 2″. Laagrite pikkus: esimene: 2″, keskmine 2″ ja tagumine 3″.
Kühmvõll: Eriliselt karastatud süsimangaanteras. Kolm laagrit, kõigi läbimõõt 1 $^{9}/_{16}$″. Laagrite pikkus: esimene 1 ⅝″, keskmine 2″ ja tagumine 1 $^{3}/_{16}$″.
Klapid: Kroomnikkelteras. Seenekujuline klapivarre kand.
Kepsud: Kuumalt käitletud taotud teras, läbilõige I-kujuline.
Kolvid: Kuumaltkäitletud alumiiniumseos. Kaks kompressioonrõngast ja üks õlikontrollrõngas.
Mootori õlitus: Hammasrataspump puristab õli kõigisse vänt- ja kühmvõlli laagritesse. Kepsud ja muud liikuvad osad õlitakse paiskamisega kepsude alaosis olevate õlikühvlite abil.
Gaasistaja — põletisainesüsteem: Mootori küljel on põletisainepump, mida käitab ebakeskne kühm kühmvõllil. „Hot-spot” eelsoendaja. Parendatud gaasistaja, millel on õhupuhastaja ja imi-hääle sumbutaja.

Jahutus: Torujahutaja kolmerealise torustikuga. Lennuki propelleri tüübiline tuuletaja, vesipump silindrikaanes. Maht 11.5 liitrit.

Süüde: Akkumulaator, katsa ja jagaja. Voolujagaja on varustatud automaatse süüteseadjaga.

Käigukast: Sünkroniseeritud liuglevat tüüpi. Teise käigu spiraal-hammasrattad on pidevas kokkupuutes omavahel.

Sidur: Ühekettaline, vormitud asbestkude vooderdusega. Sidur ja käigukast moodustavad ühe terviku mootoriga.

Edetelg: Süsimangaanteras, I-kujulise läbilôikega.

Tagatelg: ¾ koormamatu. Transmissioonvôlli- ja differentsiaal hammasrattad spiraalhammastega. Laagerdatud rull-laagritega. Vahendussuhe 3.77 : 1.

Pidurid: Mehaanilised neliratta pidurid seestlaienevate liistudega. Töötavad nii jalgpedali kui käsikangi abil. Kogu pidurdusepind 186 ruuttolli (1,200 cm^2).

Juhtimisseadeldis: Pool isetaanduv, tigu ja kolmehambulise sektor-tüüpi, isekontrollivate survelaagritega. Vahendussuhe 13 : 1.

Kummieraldajad: Kôik vedrupandlad ja tôuketasandajate lülid on eraldatud kummiga. Kummi eraldajad ede V-toe kuulpesades. Mootor on kinnitatud kummi kanduritele kolmes eripunktis.

Vedrud: Uued, pôik-kantilever vedrud nii ees kui taga.

Valgustus: Kahelambised edelaternad, millede valgusjoad suunduvad allapoole; ühine taga- ja stoptuli. Instrumentlaud kaudselt valgustatud. Luksustüüpidel külglaternad.

Kummistus: Balloon 18 × 5.25".

Telgede vahe: 106 tolli. (2.69 m.)

Rattad: Ford teraskodarategа rattad.

Ratastevahe: 56 tolli (1.42 m.)

Pöörderaadius: 19 ½ jalga (5.85 m.)

Kôige väiksem kôrgus maast: 9 tolli (22.8 cm.)

Varustus: Kahelepoole môjutavad iseseadvad Houdaille hüdraulilised tôuketasandajad; killunematu tuuleklaas: tuuleklaasipuhastaja; tagasivaate-peegel; surve-määrdepump; tööriistad ja tagavararatas.

Jätame enesele ôiguse teha muutusi erilusse, varustusse ja hindadesse.

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O.Y., HELSINGI.

FRENCKELLIN KIRJAPAINO O.Y.

KP 083